RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

OFFICE NATIONAL DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE.

BREVET D'INVENTION.

X. — Transport sur routes.

4. — AUTOMOBILISME.

N° 478.572

Dispositif de châssis automobile à double direction.

MM. EUGÈNE RAULET, LÉONCE LOISEAU, ÉMILE DOMBRET et HENRI LAROQUETTE résidant en France (Gironde).

Demandé le 1er mai 1915, à 14h 20m, à Bordeaux.
Délivré le 28 septembre 1915. — Publié le 22 décembre 1915.

Ce châssis est celui d'une voiture automobile ordinaire à qui l'on ajoute certaines dispositions qui permettent une double conduite.

1° Une conduite normale déjà existante.

2° Une conduite supplémentaire pour une direction opposée à la direction normale.

Cette conduite s'effectue à l'aide d'une direction A placée à l'arrière du châssis, fonctionnant et se comportant exactement comme la direction normale B.

A cet effet, il est ajouté à la tige de direction déjà existante B ainsi qu'à la nouvelle un jeu de pignons d'angle C et D qui permettent à l'aide d'un arbre E placé horizontalement et les reliant de rendre les deux directions A et B solidaires.

Tout autre système de transmission reliant les deux directions pourrait être employé; l'exemple pris sur le dessin est une transmission par pignons d'angle.

Il s'ensuit que lorsque la conduite se fait à l'aide de la direction arrière A, le véhicule se dirige de la même façon qu'une voiture automobile ordinaire tout en ayant à ce moment les roues directrices F à l'arrière et par suite les roues motrices G à l'avant.

Il est adjoint entre le moteur et l'essieu arrière (par exemple : sur l'arbre moteur H entre l'embrayage I et l'essieu arrière J) un appareil à renversement de marche K. Cet appareil permet tout en conservant la marche du moteur L toujours dans le même sens de faire tourner les roues motrices G soit dans le sens normal d'un moteur d'automobile ordinaire soit dans le sens opposé en utilisant dans les deux sens les différentes vitesses que comportent la boîte de vitesses M d'un véhicule automobile ordinaire.

Le fonctionnement de cet appareil de renversement de marche est assuré par deux leviers N et O placés chacun à la portée de la main des deux conducteurs.

Des pédales d'embrayage de frein au pied et d'accélérateur sont placées à l'arrière et à la même place par rapport à la nouvelle direction A que celles qui existent déjà à l'avant Q. Elles fonctionnent et se comportent comme ces dernières étant rendues solidaires entre elles.

Un levier pour frein à main R semblable à celui déjà existant à l'avant S permet au conducteur de l'arrière de freiner de la même façon que celui de l'avant. Ces deux leviers sont reliés entr'eux de façon à les rendre solidaires.

Pour permettre au conducteur de l'arrière de défreiner au cas où celui de l'avant ne pourrait le faire il est ajouté à la portée du pied du conducteur arrière une pédale T qui permet le défreinage.

Prix du fascicule : 1 franc.

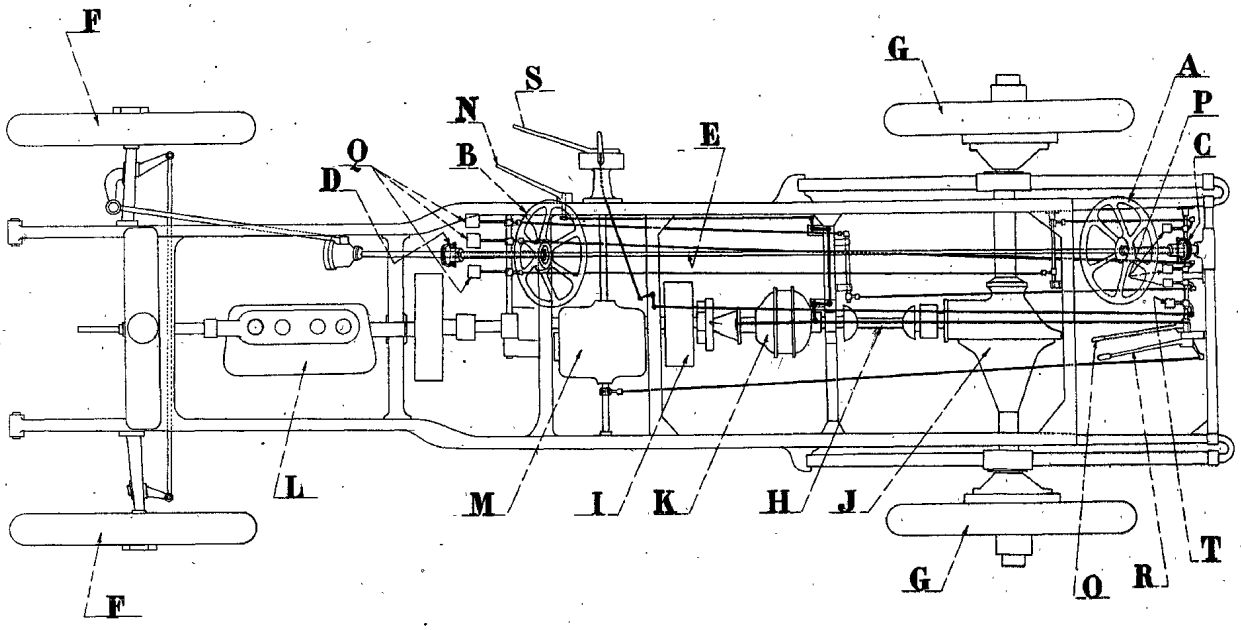
RÉSUMÉ.

Ce dispositif permet à un véhicule automobile à l'aide de deux directions d'être dirigé instantanément dans un sens ou dans le sens opposé sans avoir à effectuer le moindre arrêt du moteur, ni le moindre virage.

EUGÈNE RAULET, LÉONCE LOISEAU,
ÉMILE DOMBRET ET HENRI LAROQUETTE,
rue du Palais-de-Justice, 6. Bordeaux.

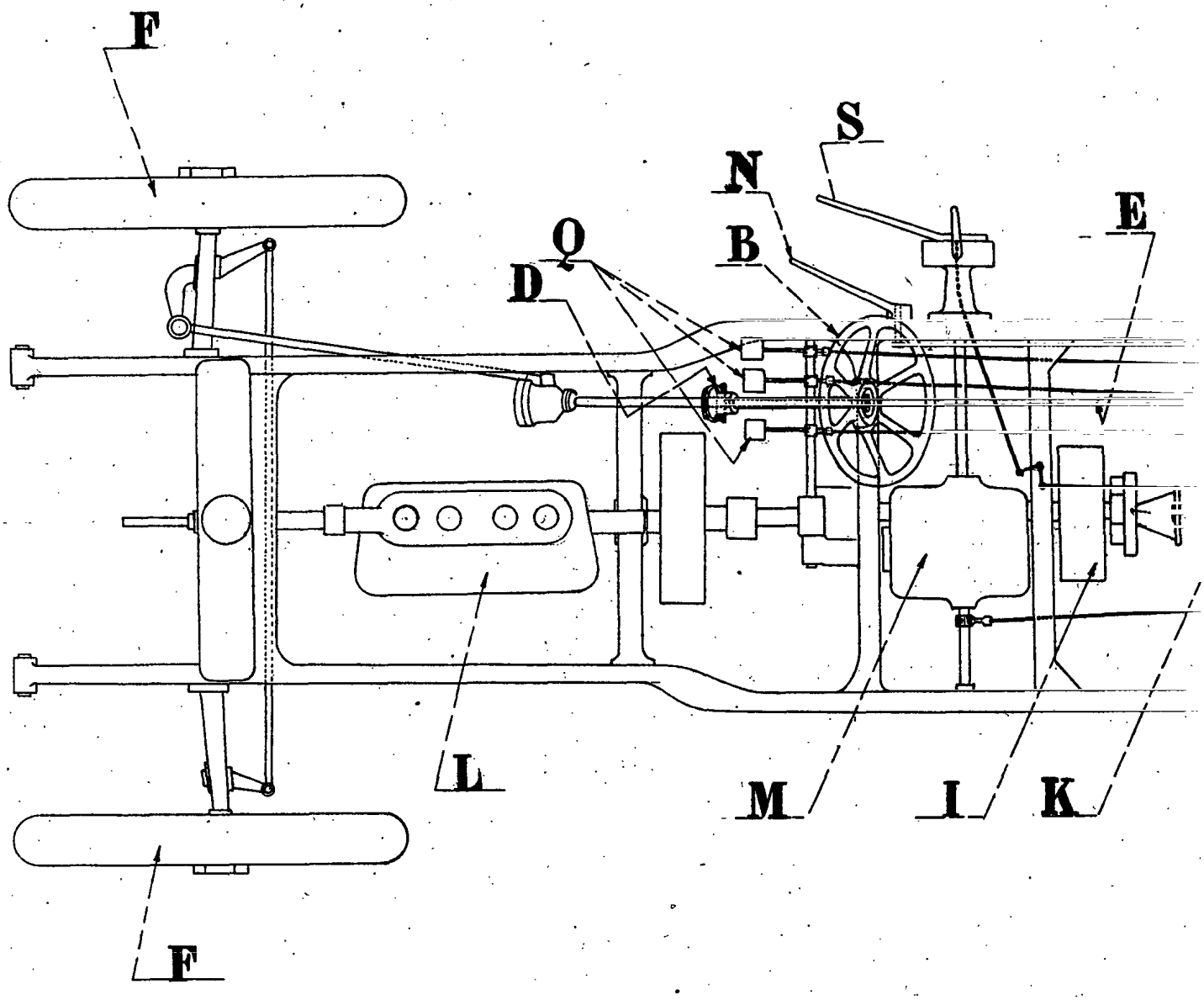
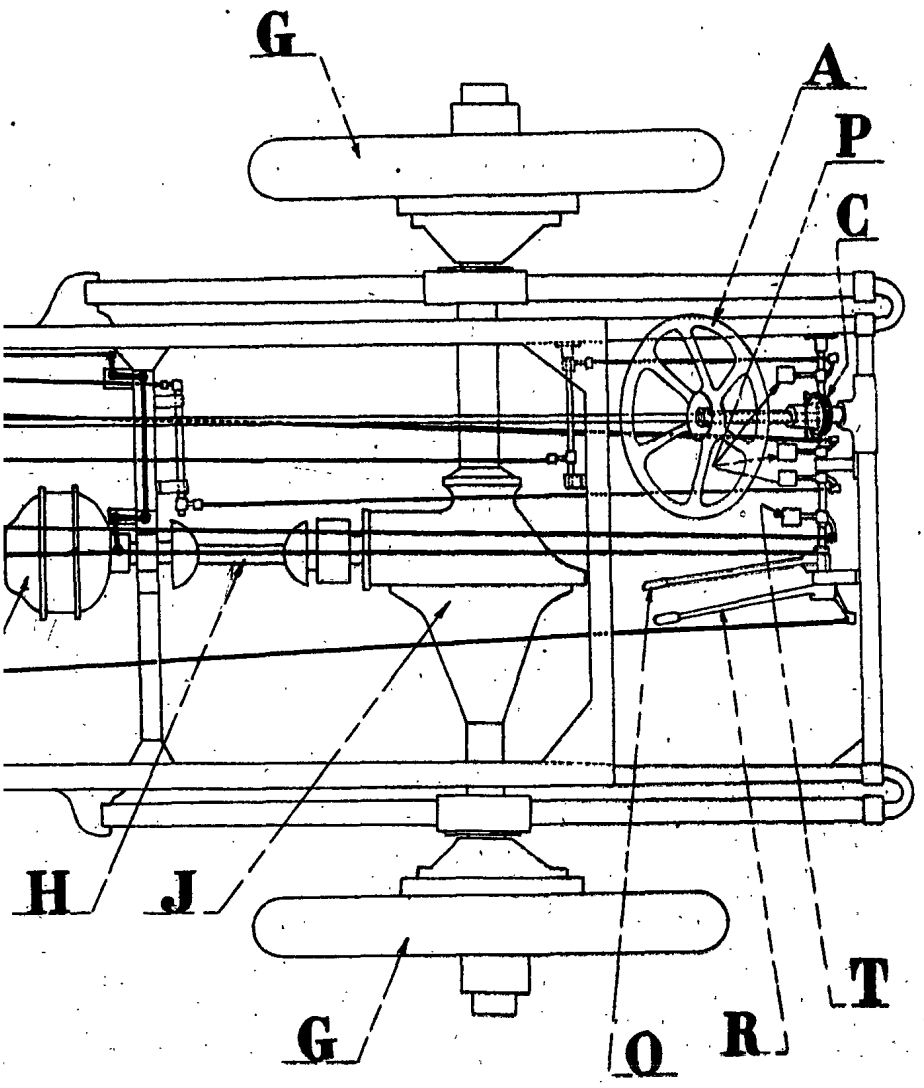
Pour la vente des fascicules, s'adresser à l'IMPRIMERIE NATIONALE, 87, rue Vieille-du-Temple. Paris (3e).

N° 478.572 MM. Raulet, Loiseau, Dombret et Laroquette Pl. unique



N° 478.572

MM. Raulet, Loiseau, Dombret et La[illegible]



Pl. unique